



Roma

Fiumicino 2 il nuovo HUB del Mediterraneo

TEMA
03.11

Osservatori

<http://www.tema.unina.it>

ISSN 1970-9870

Vol 4 - No 3 - settembre 2011 - pagg. 117-120

Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II

© Copyright dell'autore.

Fiumicino 2 the New HUB of the Mediterranean

a cura di Daniela Cerrone

Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II
e-mail: cerrone@unina.it; web: www.dipist.unina.it

Il ruolo dello scalo romano nelle strategie di sviluppo delle infrastrutture per la mobilità della capitale

Il traffico passeggeri del principale scalo italiano è stato oggetto nei primi otto mesi del 2011 di una forte crescita (+ 5%) che ha registrato picchi dell'11% se si considera la variazione di passeggeri provenienti e diretti dall'Unione Europea. Lo sviluppo avuto dal Leonardo da Vinci negli ultimi anni ha portato lo scalo, secondo fonti ADR – Aeroporti di Roma S.p.A., ad essere utilizzato nel 2010 da oltre 36 Milioni di passeggeri, registrando una crescita del 7,5% rispetto all'anno precedente.

Nel 2010 le compagnie aeree che hanno transitato da questo scalo sono state oltre 110, e 180 sono state invece le destinazioni servite in tutto in mondo.

Questi trend di crescita, uniti alle scelte infrastrutturali ribadite anche nel Piano Strategico della città, sostengono la candidatura dell'aeroporto romano a nuovo HUB del Mediterraneo. Gli interventi previsti per l'ampliamento e lo sviluppo dell'aeroporto romano sono indicati infatti tra le principali azioni per la concretizzazione della Vision che vede Roma proporsi a "Porta del Mediterraneo" e "Ponte di collegamento" tra l'Est e l'Ovest dell'Europa.

Tale visione poggia sulla indiscussa centralità sia geografica che funzionale dell'area romana a livello nazionale e all'interno del mediterraneo. La possibilità di far leva su tale punto di forza dipende però, così come evidenziato anche nei documenti del Piano Strategico della capitale, dalla capacità di realizzare e implementare una rete di infrastrutture e servizi integrati che siano di connessione prima di tutto interna ma soprattutto con i principali assi della mobilità europea. Tale strategia si esplicita attraverso l'impegno su "due fronti":

- da una parte, potenziare i nodi di ingresso all'area metropolitana e le principali direttrici di traffico in termini di infrastrutture e servizi di trasporto;



Con 36 Milioni di passeggeri nel 2010 è il primo scalo nazionale e si attesta al sesto posto (per passeggeri complessivi) tra gli aeroporti europei dopo Londra-Heathrow, Parigi-Roissy, Francoforte, Madrid e Amsterdam. Il progressivo annuo ad agosto 2011 registra un incremento dell'11% rispetto al 2010 del traffico passeggeri dell'Unione Europea in transito per lo scalo romano.

- dall'altra, razionalizzare e implementare il sistema delle infrastrutture di trasporto e dei relativi nodi di scambio, separando il flusso passeggeri da quello merci, al fine di superare l'attuale congestione dei traffici e prevenire eventuali criticità legate a un aumento dei passeggeri in transito." (Progetto Millennium 2011,a).

Molteplici gli interventi individuati nel Piano come essenziali per l'incremento ed il potenziamento delle reti di infrastrutture di trasporto. Tra questi, i principali fanno riferimento al trasporto su gomma e su ferro. Per citare i più importanti per il trasporto su ferro:

- il raddoppio della linea ferroviaria Roma-Civita Castellana-Viterbo, finalizzato a ridurre i tempi di percorrenza;
- il completamento dell'anello ferroviario a nord di Roma finalizzato ad una migliore integrazione del sistema con la rete nazionale;
- il completamento della rete metropolitana attraverso al realizzazione delle due nuove linee C e D.

In riferimento al trasporto su gomma il Piano individua come strategici gli interventi di:

- completamento dei lavori di adeguamento a 4 corsie della ex SS Cassia fino a Viterbo;
- collegamento autostradale Roma Tor de' Cenci - Aprilia e di realizzazione della bretella autostradale Cisterna - Valmontone.

Come anticipato, molta attenzione è dedicata anche alla realizzazione di interventi finalizzati a separare il flusso passeggeri da quello merci. A tal fine si prevedono ad esempio:

- il potenziamento del porto di Civitavecchia (merci e passeggeri) e del nuovo Porto Commerciale di Fiumicino;
- la realizzazione del centro intermodale di Tivoli finalizzato a organizzare i flussi merci alla scala metropolitana

migliorando l'efficienza del sistema di hub interportuali già esistenti nell'area romana (Civitavecchia e Fiumicino).

Come sinteticamente descritto, l'intero sistema di infrastrutture per il trasporto è oggetto di un'attenta analisi e di scelte di intervento finalizzate a modificare sostanzialmente la qualità della mobilità di persone e merci sul territorio metropolitano.

In questo sistema di interventi assume un ruolo particolarmente interessante e non solo nel Piano Strategico la riorganizzazione del sistema aeroportuale della capitale.

L'ampliamento dell'Aeroporto di Fiumicino viene indicato infatti, come asse portante della strategia tesa a modificare sostanzialmente la qualità dell'accessibilità intermodale alla città intesa come condizione imprescindibile per rendere la città competitiva a livello internazionale (Progetto Millennium 2011, b).

L'aeroporto Leonardo da Vinci oggi

L'aeroporto Leonardo da Vinci di Roma è situato a 32 km a sud-ovest dalla città. È servito da una rete di collegamenti stradali e ferroviari che lo rendono accessibile dal centro di Roma in circa 30 minuti. In auto è raggiungibile percorrendo il Grande Raccordo Anulare (GRA) e poi l'autostrada A91 Roma - Fiumicino.

Il Leonardo express è il servizio ferroviario dedicato che, con partenze ogni 30 minuti, collega tutti i giorni, senza fermate intermedie e in circa 30 minuti, la stazione di Roma Termini con lo scalo di Fiumicino. Il servizio metropolitano FR1 collega invece l'aeroporto con le stazioni di Roma Trastevere, Roma Ostiense, Roma Tuscolana e Roma Tiburtina. Il servizio ferma anche in molte altre stazioni

dell'area metropolitana di Roma proseguendo fino a Orte. Lo scalo, utilizzato principalmente dalle compagnie aeree di linea, si estende su una superficie di circa 1.600 ettari e si compone di:

- 3 Terminal passeggeri che si sviluppano su circa 300.000 mq;
- 1 Terminal passeggeri dedicato ai voli per il Nord America ed Israele che necessitano di particolari misure di sicurezza;
- 355 banchi check-in;
- 84 gate di imbarco;
- 36 gate con loading bridge;
- 4 piste e 125 piazzole aeromobili.

Lo scalo ha una dotazione di parcheggi per complessivi 20.657 posti auto.

Con 36 Milioni di passeggeri nel 2010 è il primo scalo nazionale e si attesta al sesto posto (per passeggeri complessivi) tra gli aeroporti europei dopo Londra-Heathrow, Parigi-Roissy, Francoforte, Madrid e Amsterdam.



Azioni previste dal Progetto Pilota	
Sviluppo a breve termine dell'hub aeroportuale:	◆ Nuovi terminal (T4) e aree di imbarco (Area imbarco A, E, F, J),
	◆ Nuovi sistemi trattamento bagagli BHS-HBS,
	◆ Nuovi parcheggi multipiano
	◆ Nuovo sistema automatizzato di collegamento tra i terminal e l'area est (GRTS ground rapid transit system)
Sviluppo a lungo termine dell'hub aeroportuale:	◆ L'ampliamento delle infrastrutture (airside e landside) a nord della Pista 07/25
	◆ Completamento del Sistema di trasporto automatizzato (GRTS)
Potenziamento delle infrastrutture intermodali di accesso all'hub aeroportuale:	◆ Nuova stazione ferroviaria
	◆ Accesso stradale all'Aeroporto di Fiumicino da nord e svincolo A12
	◆ Collegamento SS1 Aurelia – Aeroporto
	◆ Bypass GRA tratto A12 – SS 148
	◆ Nuovo Ponte della Scafa
	◆ Nuovo Ponte di Dragona
	◆ Nuove bretelle ferroviarie FR5 – Linea Maccarese – Ponte Galeria – FR1 Direz. Aeroporto
	◆ Incremento della frequenza del servizio ferroviario Roma – Aeroporto
	◆ Corridoio provinciale C5 P. Leonardo – Fiumicino

Per lo sviluppo a medio termine (2020) e gli interventi relativi all'intermodalità si prevede un investimento totale di 4,7 miliardi di euro. Per lo sviluppo a lungo termine (2044) dell'Aeroporto di Fiumicino sono previsti ulteriori 9,3 Mld di euro.

II Piano di Sviluppo per lo scalo romano

Lo scalo di Fiumicino è indicato *"tra gli asset più interessanti e promettenti d'Europa, uno dei pochi aeroporti europei che può aumentare la propria capacità dagli attuali 40 milioni di passeggeri annui a 100 milioni entro il 2044"* (Progetto Millennium 2011, b).

Le previsioni di sviluppo si fondano sullo studio condotto da Nomisma, OneWorks e Kpmg, che stima per lo scalo romano in 50 milioni annui il traffico passeggeri per il 2020 e in 90-100 milioni quello al 2044.

Le previsioni trovano riscontro anche nel Piano di Sviluppo delle infrastrutture aeroportuali, predisposto da Aeroporti di Roma che prevede interventi sullo scalo della capitale sia a breve che a medio e lungo termine finalizzati a garantire negli anni un'offerta adeguata alla crescente domanda grazie al potenziamento, alla riorganizzazione dei servizi e al progressivo ampliamento dello scalo romano fino al 2044.

I primi interventi previsti dal Piano di Sviluppo dell'aeroporto di Roma, oltre che prevedere il ripristino delle aree già esistenti, consistono nel completamento delle aree di imbarco E ed F. La prima dotata di otto sale di imbarco dedicate ai voli in partenza e di due livelli per le ristorazione e le attività commerciali. La seconda dotata invece di 16 sale di imbarco dedicate ai voli in partenza e in arrivo.

Entro il 2020, come prevede il piano, dovranno essere realizzati un nuovo e terzo impianto smistamento bagagli in

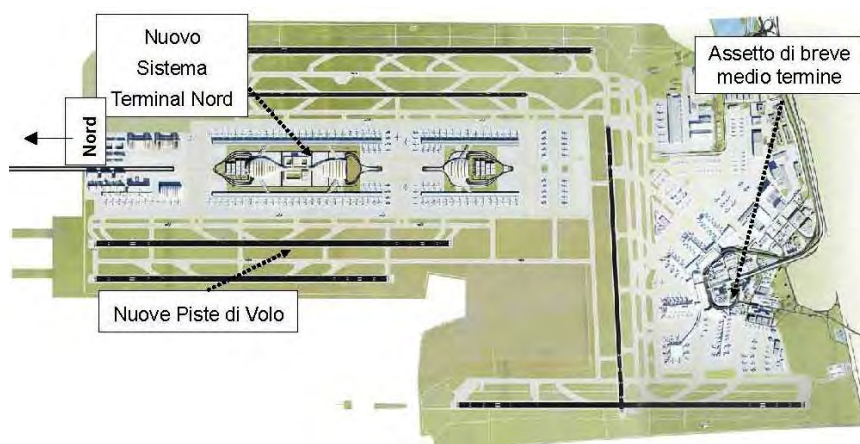
partenza (BHS), la nuova area di imbarco A parallela all'attuale area B, un nuovo parcheggio multipiano, una quarta pista ed il primo modulo della nuova aerostazione nord.

Entro il 2044 dovrebbero essere conclusi gli interventi di ampliamento la cui precisa definizione è affidata ad un master plan in corso di redazione. Nella prima fase gli interventi interessano quindi l'attuale area aeroportuale che si estende su complessivi 1.600 ettari con interventi di completamento consistenti nella realizzazione di nuovi terminal (T4) e nuove aree di imbarco (Area imbarco A, E, F, J). Oltre al potenziamento dei piazzali di sosta aeromobili ed al

completamento di una nuova pista di volo, sarà ampliato anche il sistema aerostazioni e implementato il sistema di smistamento e controllo bagagli (BHS-HBS). Verrà infine realizzato un nuovo sistema di trasporto automatizzato GRTS (Ground Rapid Transit System) per facilitare i collegamenti tra i terminal e l'area est, con il Parcheggio lunga Sosta e l'area Cargo City.

La fase successiva prevede invece l'espansione dello scalo a nord, su un'area di 1.300 ettari di cui è prevista l'acquisizione. Per gli interventi a lungo termine, che necessitano dell'espansione verso nord dell'attuale scalo e che individuando come orizzonte temporale di Piano l'anno 2044, è in corso di redazione il Master Plan.

Il documento per lo sviluppo di Fiumicino, la cui redazione è stata assegnata nel 2010 ad una società di engineering internazionale, dovrebbe essere presentato nella prima metà del 2012. Il progetto prevede l'ampliamento a nord delle infrastrutture (airside e landside) del Leonardo da



Vinci su un'area di 1.300 ettari, che andranno quindi ad aggiungersi ai 1.600 attuali, e la realizzazione di una serie di infrastrutture destinate a ridisegnare l'intero scalo aeroportuale.

Nello specifico, il piano prevede la realizzazione di:

- nuove piste di volo;
- un nuovo sistema di piste di rullaggio per consentire un agevole deflusso degli aerei;
- 140 nuove piazzole di sosta per aeromobili;
- nuovi Terminal per una superficie complessiva di circa 1 milione di metri quadrati;
- 100 nuove uscite di imbarco di cui almeno il 70% dotate di loading bridge.

Per il potenziamento dei livelli di accessibilità allo scalo è prevista la realizzazione di una nuova stazione ferroviaria per il collegamento diretto con il centro di Roma.

Per garantire invece un'adeguata mobilità con i Terminal esistenti sarà realizzata una stazione di *people mover* automatica.

Un nuovo sistema di strutture ricettive, terziarie, servizi e parcheggi completano l'offerta prevista per il 2044.

Le azioni correlate al progetto pilota

Perché l'aeroporto di Fiumicino diventi il nuovo HUB del mediterraneo, come nelle ambizioni del Piano di Sviluppo predisposto da Aeroporti di Roma S.p.A. e del Piano Strategico di Roma, non è sufficiente il solo potenziamento, per quanto significativo, della dotazione infrastrutturale del solo aeroporto. Risulta altrettanto importante garantire una analoga crescita delle condizioni di accessibilità allo scalo in assenza della quale potrebbe essere ridimensionata la strategia complessiva. Diventa importante quindi riorganizzare e potenziare il sistema di infrastrutture al contorno finalizzate a migliorare i collegamenti tra l'HUB di Fiumicino e l'area metropolitana di Roma favorendo, in particolare, il trasporto su ferro e creando i necessari nodi di scambio intermodale ferro/gomma. La realizzazione di nuove connessioni su ferro e su gomma per l'aeroporto, la riqualificazione ed il potenziamento delle ferrovie regionali (FR1 e FR5) e la realizzazione di accessi ferroviari e stradali ai nuovi terminal sono interventi importanti per il successo dell'iniziativa anche se complessi considerato anche il livello di antropizzazione del territorio romano. Al fine di individuare le priorità di intervento e la fattibilità tecnico-economica delle scelte progettuali tese ad incrementare l'accessibilità all'aeroporto, sono in corso di redazione (a cura di un gruppo di lavoro costituito dall'Agenzia Roma Servizi per la Mobilità s.r.l., Anas S.p.A., Aeroporti di Roma S.p.A. e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.) uno studio di fattibilità ed un progetto preliminare (finanziati dall'Unione Europea nell'ambito delle Reti TEN-T). A partire dalle dinamiche di sviluppo del traffico

stimate per lo scalo romano, il progetto, la cui redazione dovrebbe concludersi entro il 2012, ha l'obiettivo di individuare l'assetto ottimale della rete dei trasporti tesa a migliorare l'accessibilità all'aeroporto di Fiumicino a partire da un incremento dell'offerta di trasporto su ferro e uno sviluppo del trasporto pubblico finalizzati al decongestionamento delle reti viarie. L'assetto delle reti dovrà essere coerente con l'incremento della domanda di mobilità terrestre derivante dal previsto aumento dei passeggeri nell'aeroporto di Fiumicino e dai processi insediativi in atto nelle aree limitrofe lo scalo. Gli interventi prioritari, oggetto di verifiche tecnico-finanziarie, sono:

- il potenziamento e la trasformazione in metropolitana di superficie della linea ferroviaria Roma Lido finalizzati a dare risposta alla crescente domanda di trasporto da e per l'aeroporto dalle aree situate a sud della città e dalla costa;
- il potenziamento dell'accessibilità stradale all'Aeroporto di Fiumicino da nord e dallo svincolo della A12 (Roma – Civitavecchia);
- il collegamento della SS1 Aurelia – Aeroporto;
- la realizzazione di un nuovo bypass al raccordo anulare tra l'Autostrada A12 e la nuova Via Pontina (SS 148) con il prolungamento fino alla diramazione Roma Sud della A1;
- la realizzazione di un nuovo collegamento costituito da due corsie per ogni senso di marcia, da realizzare a valle dell'attuale Ponte della Scafa, finalizzato a facilitare le comunicazioni tra Ostia, il Comune di Fiumicino e l'aeroporto;
- la realizzazione del Ponte di Dragonaper teso ad ottimizzare il collegamento tra la via del Mare (zona di Acilia- Dragona) e le strutture della nuova Fiera di Roma e del centro commerciale Parco Leonardo;
- la realizzazione di nuove bretelle ferroviarie per potenziare l'accesso alle attuali infrastrutture aeroportuali anche da nord mediante la linea FR5 a servizio del bacino d'utenza dell'area nord ovest di Roma;
- la realizzazione di una nuova infrastruttura viaria esclusivamente dedicata al trasporto pubblico su gomma che collega Fiumicino con la stazione di Parco Leonardo;
- l'incremento della frequenza del servizio ferroviario.

Riferimenti bibliografici

Progetto Millennium (2011a), *Piano Strategico di Sviluppo di Roma Capitale – La Visione Strategica*, Roma.

Progetto Millennium (2011b), *Piano Strategico di Sviluppo di Roma Capitale – I Progetti Pilota*, Roma.

Aeroporti di Roma S.p.A., *Piano di Sviluppo*.

Referenze immagini

Le immagini pubblicate a pag. 119 sono tratte dal *Piano Strategico di Sviluppo di Roma Capitale – I Progetti Pilota* le altre dal sito Aeroporti di Roma S.p.A.